昭和52年6月1日発行（毎月1回1日発行）第26巻・第6号 昭和29年5月27日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2829号 昭和30年5月24日第三種郵便物認可

航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
メッサーシュミット
Bf110



☆特集☆
今日の“ルフトバッフェ”の翼たち
未公開写真；南方でろかくされた零戦
ルポ；嘉手納の米空軍レスキュー部隊

'77 JUNE 6

BUNRIN-DO JAPAN
$3.30

イラン空軍のF-14トムキャット
F-14 TOMCATS FOR IRANIAN AIR FORCE



イラン空軍向けに砂漠迷彩をしたグラマンF-14トムキャット。引渡し前のために，胴体にはまだ米軍のマークが付いている。

Though it is still with USAF marking, this desert-camouflaged F-14 Tomcat is to be delivered to the Iranian AF soon.



The Iranian AF will be enforced with 80 F-14 Tomcats, all will be delivered by 1978. Grumman's Calverton Works busy fulfilling the contract as scheduled.

イラン空軍では、グラマンに対しF-14を80機発注しており、その1号機は1976年1月にイラン空軍に引渡され、1978年までには全機納入の予定で引渡しが進んでいる。また、このF-14は全てカルバートンにあるグラマン工場で組み立てられている。



ドイツ空軍の翼
LUFTWAFFE AIRCRAFT



上は主力戦闘機マクダネル・ダグラスF-4F ファントムII。この機体はF-4Fの1号機。下は第51偵察飛行隊（AG51）所属のRF-4E。1971年の引渡時のもので一番手前は1号機。

Mainstay fighter, MacDonnell Douglas F-4F Phantom II. This is the first plane of F-4F. The bottom is RF-4E. Photo taken when the RF-4E was delivered in 1971. The first plane delivered is seen this side.





第35戦闘爆撃飛行隊（JaboG35）所属のF-4F　F-4F of JaboG35

第74戦闘飛行隊（JG74）所属のF-4F.　F-4F of JG74.





第31戦闘爆撃隊（JG31）所属のF-104G。迷彩塗装を採用する前のもので、胴体側面のアルファベット２文字による部隊記号も現在は使用されていない

F-104G. The unit code on the fuselage no longer exists. This is the photo taken before the current camouflage scheme was applied.



現在は使用されていないマジステール練習機。
Trainer Magister. This is not in use, now.

エドワーズ基地の航空機
AIRCRAFT OF EDWARDS AFB

主翼にサイドワインダーAAMを装備して飛行するYF-16 2号機。



No.2 plane of YF-16 armed with Sidewinder AAM on the wing.



去る2月に、エドワーズ基地のフライトテストセンターへ引渡しのため飛来した，F-16A前期生産型2号機

Preproduction version, No.2 plane of F-16A.
Edwards AFB, Feb. '77.

(Photo by M. Roth)



このページは、エドワーズ基地のフライトテストセンターに所属しているA-10攻撃機。

A-10 ground support plane of Edwards Test Center.
(Photo by M. Roth)



(Photo by M. Roth)

尾翼に開発軍団（AFSC）のマークを付けたA-10。同機はアラスカでの寒冷地テストを終えて帰ったところで、増槽タンクに"Thunder Turtle(雷亀)"のマーキングが描いてある。

A-1[illegible] the marking of Air Force Systems Command on the tail. The "Thunder Turtle" marking on the fuel tank shows it has finished tests in Alaska.



(Photo by M. Roth)

キャノピー下の胴体右側面に、"ペーブ・ペニイ"レーザー探知追跡装置を装着したA-10。

A-10 with "Pave Penny" laser search & tracking equipment below the canopy.



上と中は砂漠迷彩をしたF-5F。サウジアラビアかイラン空軍に引渡される機体と思われる。

(Photo by M. Roth)

F-5F in tropical camouflage (top & middle). Seems to be delivered either to Saudi Arabi or Iran.



(Photo by M. Roth)

(Photo by M. Roth)



迷彩塗装をしてテストが続けられている、AMST（次期短距離離着陸輸送機）計画の試作機YC-14。

Tests going on for Prototype YC-14 of AMST program.

アメリカ建国200年記念塗装の航空機



(Photo by F.M. Spencer)



▲◀アラスカのエルメンドルフ空軍基地第5041戦術作戦飛行隊（TOS）所属のT-33A。
▼ドビンズ空軍基地第29戦闘訓練連隊（29th FTW）第52戦闘訓練飛行隊（52ndFTS）所属のT-38A。

▲◀T-33 of 5041st TOS, Elmendorf AFB, Alaska.

▼T-38A of 52nd FTS, 29th FTW, Dobbins AFB, Ga.

AIRCRAFT IN USA BICENTENNIAL PAINTING

(Photo by E.E. Kling)





米海兵隊のAH-1攻撃ヘリコブラ。機首のあたりが改造されている。

(Photo by R.F. Lutz, Jr)

中と下はエルメンドルフ空軍基地で撮影した米陸軍のOV-1D。



(Photo by T.M. Spencer)

(Photo by T.M. Spencer)



ニュージーランド空軍のスカイホーク



ニュージーランド空軍は，A-4Kを10機，TA-4Kを4機装備しており，すべてオーケア空軍基地の第75飛行隊に所属している。上は爆撃訓練に向うA-4K，下はフライトラインに並ぶA-4KとTA-4K。

(Photo by J. M. Gubl)

(Photo by J. M. Gubl)

Royal New Zealand AF have ten A-4Ks and four TA-4Ks, all assigned to No.75 Sq., Ohakea AFB. An A-4K leaving for a bombing exercise (top), and A-4K and TA-4K on the flight line (bottom).



RNZAF SKYHAWKS



主翼下面に訓練爆弾を装備したTA-4K。

(Photo by J. M. Gahl)



TA-4K with bomblets under the pylons. (Photo by J. M. Guhl)



A-4K. (Photo by J. M. Guhl)



ニュージーランド空軍の

A-4スカイホーク



RNZAF A-4 SKYHAWKS (Photos by J.M. Guhl)



写真はニュージーランドのオーケア空軍基地にある，第75飛行隊に所属するA-4KとTA-4K。同部隊はニュージーランド空軍唯一のA-4部隊で，単座のA-4Kを10機，複座のTA-4Kを4機装備しており，それぞれ1号機は1970年1月16日に受領している。A-4Kは同空軍向けに作られた攻撃機で，仕様は米軍のA-4Fに近いが，無線器とドラッグシュートが異なっている。TA-4KはA-4Kへのパイロット転換訓練機である。

▲胴体下面中央にバディタンクを装備して，空中給油訓練に向うTA-4K。

▼エプロンで翼を休めるA-4K。

▲TA-4K leaving for refueling mission.

No.79 Sq. is the only A-4 unit of RNZAF, having ten A-4K's and four TA-4K's. The first plane of the two models was delivered on January 16, 1970, respectively. The A-4K, the RNZAF model, has special communication systems and a drag chute. The TA-4K is the trainer version.

▼A-4K resting at apron.







▲リボンテップ型のドラッグシュートを開いて着陸したA-4K。

▶ドラッグシュートを切り離し、エプロンに向けタキシング中のA-4K。

▼爆撃訓練に向うA-4K。主翼下には訓練用爆弾を装備している。

▲A-4K landing with its Ribbon-tip drag chute opened.

▶A-4K taxiing to apron. The drag chute is already off.

▼A-4K taking off for bombing drill.





▲エプロンで翼を休めるTA-4K練習機。胴体下面中央に見えるのは，空中給油用のバディタンク。
▼斜め上後方より見たA-4K。翼下面には訓練用爆弾が装備されている。

for air refueling.

▼A-4K. Note the excercise bomb racked under the wing.





ドイツ空軍のVFW614

VFW 614 FOR LUFTWAFFE

写真はドイツ空軍用VFW614の1号機の初飛行。同機は4月下旬空軍に引渡され，つづいて6月と7月に2，3号機が引渡される予定である。VFW614は40～44席，航続距離1,200km，巡航速度700km/hの小型輸送機である。

The first VFW 614 for the Luftwaffe made its maiden flight a short while ago. The aircraft will be delivered during April; two more will follow in June and July. It has a seat capacity of 40 to 44 passengers, a range of 1,200km and a maximum cruise speed of over 700km/hr.

最新型のP-3Cオライオン

P-3C, THE MOST ADVANCED ORION

P-3C改造計画にもとずいて改造されているオライオン・アプデートII。主な改造点は，目標を探知・識別用赤外線システム，投下したソノブイの位置を探知するシステム，60マイル（96km）先の艦艇攻撃用ハープンミサイルなどの積載で，米海軍へは今年夏から，オーストラリアへは12月から納入される。

Lockheed P-3C Update II. The Update II version of the anti-sub patrol aircraft carries a modified form of the Texas Instruments forward-looking infrared sensor and the Cubic Corp. sonobuoy reference system to locate precisely positions of sonobuoys released through under-body chutes. This advanced model will be delivered to the US Navy from this summer and to Australia from December.





オランダ海軍のリンクス

同機はウエストランド・リンクスの輸出向け海軍型1号機で，このほどオランダ海軍に引渡されたもの。同型のヘリコプタは，オランダをはじめ，イギリス，フランス，ブラジル，アルゼンチンの5ヵ国から計200機の受注がある。

LYNX HELICOPTER DELIVERED TO HOLLAND

The world's fastest helicopter-the first to be produced for export-was recently delivered to the Royal Netherlands Navy by Britain's Westland Helicopters. The total order book now stands at around 200 from five countries including Britain, Holland, France, Brazil and Argentine.

テストの続くYC-15

写真は去る3月4日AMSTのフェーズIIのテスト飛行にカリフォルニア州・ロングビーチをはじめて出発するYC-15試作2号機。1号機のフェーズIIテストは去る2月16日にはじまっている。フェーズIでは，1，2号機は合計293回，553.4時間飛行している。

YC-15 READY FOR MORE RESEARCH

USAF YC-15 number 2 took off from Long Beach Municipal Airport, on March 4, launching Phase II of its part in the AMST flight program. First YC-15 started its Phase II testing last February 16. In Phase I program, the two YC-15s made 293 flights totaling 553.4 hours.



沖縄の航空部隊—②

嘉手納基地の米海軍機



現在嘉手納基地の米海軍航空部隊は、A-4E、TA-4J、US-2C、SH-3Gなどを装備する第5混成飛行隊（VC-5）の他、太平洋地域のP-3対潜機を装備する対潜哨戒飛行隊（VP）が6ヵ月の輪番制で駐留している。また、岩国基地などの海兵隊機が常時訓練のため飛来しているし、空母の艦載機や他の対潜部隊のP-3などもよく飛来している。

Kadena AB's "Charlie" Area is the US Naval facilities where Fleet Composit Squadron Five (VC-5 of A-4E, TA-4J, US-2C and SH-3G) and Patrol Squadron Six (VP-6 of P-3B) are stationed.

NAVAL AIRCRAFT OF KADENA AB





このページは第6対潜哨戒飛行隊（VP-6）所属のP-3B。嘉手納基地には海軍の第1哨戒航空団（PW-1）が置かれているが、太平洋地域の飛行隊が6ヵ月の輪番制によって駐留している。

P-3B of VP-6. The area of assignment is the Pacifi Ocean, from California to the Bearing Straits to Th Far East to below the equator, according to a Nava leaflet. Stationed here at a 6-month shift.









上は第5混成飛行隊（VC-5）のA-4E。中はTA-4J。この部隊のAFは主に訓練用の標的曳航に使用されている。

The A-4 is mainly used for target towing. The upper is VC-5's A-4 E and the middle is TA-4J.



訓練のため岩国基地から飛来していた第115戦闘攻撃飛行隊（VMFA-115）の隊長機。アメリカ建国200年記念塗装がされている。

In the Bicentennial camouflage is the Commander's plane of VMFA-115 from Iwakuni MS, Japan mainland.



沖縄の航空部隊——③

普天間基地／ハンビー基地



MARINE AIRCRAFT AT FUTEMA

海兵隊の普天間航空基地にある第36海兵航空軍（MAG-36）に所属する航空機を紹介しよう。このページ上と中は第369（HMA-369）攻撃ヘリコプタ飛行隊のAH-1J。

Futema MS is the home base of Marine Aircraft Group-36 (MAG-36), where the Koku Fan camera snapshotted many aircraft including the AH-1J of HMA-369 introduced in this page.



第164中型ヘリコプタ飛行隊（HMM-164）所属のCH-46D。　CH-46D of HMM-





このページ上と中は、6ヵ月の輪番制でキャンプ・ペンデルトンから移駐して来た第2観測飛行隊(VMO-2)所属のOV-10A。

OV-10A VMO-2. This unit came very recently from Camp Pendelton on a 6-month shift.



第462重ヘリコプタ飛行隊(HMH-462)所属のCH-53D。 CH-53D of HMH-462.





このページ上は第152空中給油輸送飛行隊（VMGR-152)所属のKC-130F。中は第17司令部付整備飛行隊（H&MS-17)のC-117D。

KC-130F of VMG

C-117D of H&MS-



この写真と下はハンビー基地に駐留している第367ヘリコプタ飛行隊（HML-367）所属のUH-1N。

UH-1N of HML-367 at Futema and







（本文55ページ参照）



今日のルフトバッフェ

LUFTWAFFE TODAY





前ページとこのページ上は、西ドイツ、イギリス、イタリアで共同開発した多目的戦闘攻撃機パナビア200トーネード。試作機は9機作られ、西ドイツが3機、イギリスが4機、イタリアが2機を使用しテスト飛行が行なわれている。写真は西ドイツがテスト中の3機のうちの1機で、同空軍ではトーネードを322機装備する予定になっている。

PANAVIA 200 Tornado. A total of nine prototypes has been manufactured in the internationel (UK-FRG Italy) project of developing and manufacturing a multi-role combat aircraft (MRCA). Test flights are being held each countries; three in Germany, four in Britain and two in Italy. Photographed is one of the three in Germany, who is planning to equip 322 Tornadoes in all.

第50武器学校（WaSLw 50）に所属しているフィアットG-91R／3）

Fiat G-91R/3 of WaSLw 50.





このページ上と中も西ドイツでテスト中のトーネード。
PANAVIA Tornado while in tests in Germany.



第50武器学校（WaSLw 50）所属のフィアットG-91T練習機。　Fiat-G-91T of WaSLw 50.





第35戦闘爆撃飛行隊（JaboG 35）所属のF-4F。F-4F of JaboG-35

第51偵察飛行隊（AG 51）所属のRE-4E。RF-4E of AG 51



第36戦闘爆撃飛行隊（JaboG 36）所属のF-4F。 F-4E of Jabo G-35.









アメリカのアリゾナ州ルーク空軍基地の第69,418戦術戦闘訓練飛行隊でドイツ空・海軍パイロットの訓練に使用しているF-104。同飛行隊には約80機が所属していて、機体は米空軍の塗装になっているが、すべてドイツ空軍の機体である。上はTF-104G。下はF-104G。

These F-104Gs (the upper TF-104G and the bottor F-104G) at Luke AFB are operated by the 69th an 418th TFTS squadrons which conduct aircrew trainin, for German AF and Navy pilots. About 80 airplanes though in USAF painting, reportedly belong to th German Government.





PHOTO NEWS



オーマン空軍が発注していたジャガー・インタナショナル戦闘機の最初の２機（単座型Ｓタイプ、複座型Ｂタイプ各１機）が、このほどＢＡＣの軍用航空機事業本部ワートン飛行場で引渡された。このジャガー・インタナショナル戦闘機は、ＢＡＣとフランスのダッソー・ブレゲー社との共同開発で進められた超音速戦闘機の最新型輸出用機で、特に空爆、戦闘護衛、低空偵察などの目的に合うように設計されている。また、複座練習機としても活用でき、最大速度は海抜でマッハ0.9が可能である。

エジプト空軍はこのほど政府間取引を通して米国製の軍用輸送機Ｃ-130の１番機を受領した。同機はエジプト政府が米国空軍を仲介役として購入契約した、ロッキード・ジョージア社製の戦略輸送機Ｃ-130H　６機のうちの１機である。





西ドイツのチャーター航空会社ＬＴＵは、このほどロッ
キード・トライスターＬ1011を１機受領した。同社では
同機を４月からニューヨーク～デュッセルドルフ間の週
１便のチャーター就航に使用する。



エールフランスの新しいマークをつけたエアバスＡ 300
Ｂ４が、このほど初飛行をおこなった。同機はエールフ
ランス向けの９番機で同社ではこのＡ 300 を５月に受領
し、ボーイング707 に代って,パリ～バグダッド間に就航
させる予定である。

写真は今年１月31日に初飛行した、セスナサイテーションⅡビジネ
スジェット機。同機は乗員２名で乗客10人。エンジンはＰ＆ＷＪＴ
15D‐４ターボファンを装備している。



ソ連極東軍管区の陸軍の雪中訓練で、雪の平原に兵士を運ぶMi・8ヘリコプタ。中左は、アンゴラ人民共和国（ＦＡＰＬＡ）の空挺部隊の行進。使用している輸送機はAn・2。


(TASS)


(TASS)





中右は、1960年代の短・中距離用ロッキードトライスターの発展型ダッシュ 400 とダッシュ600型の想像図。下はエバレットの747工場で組み立ての進められている、中華航空向けのボーイング747ＳＰ。同機はこの４月に納入の予定である。



スナップだより



岩国基地に着陸するC-117D。垂直尾翼のマークに注意（岩国市　三村淳一）。

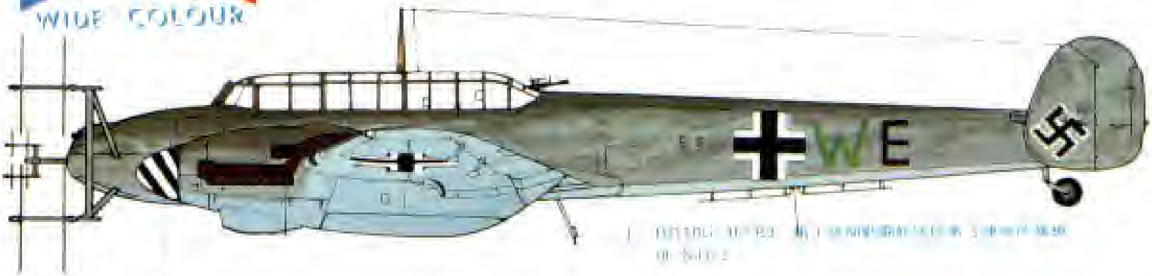
胴体側面に部隊マークが書き込まれた第233攻撃飛行隊（VMA－223）所属のA-4M。オーストラリアへ演習に行ったため機首にカンガルーも描かれている（岩国市　村重寛一）。

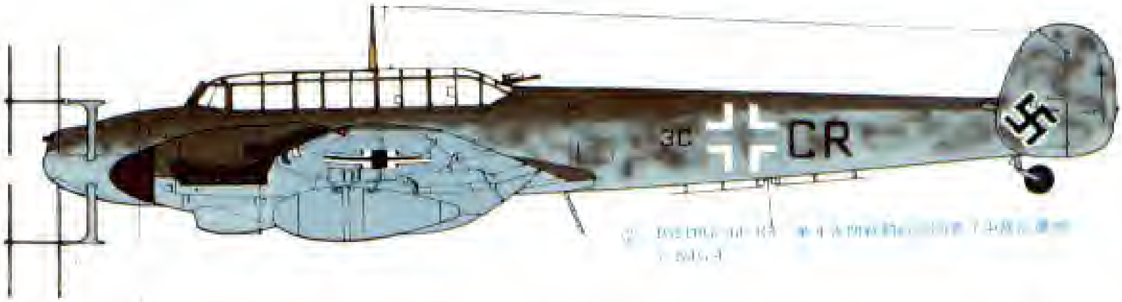


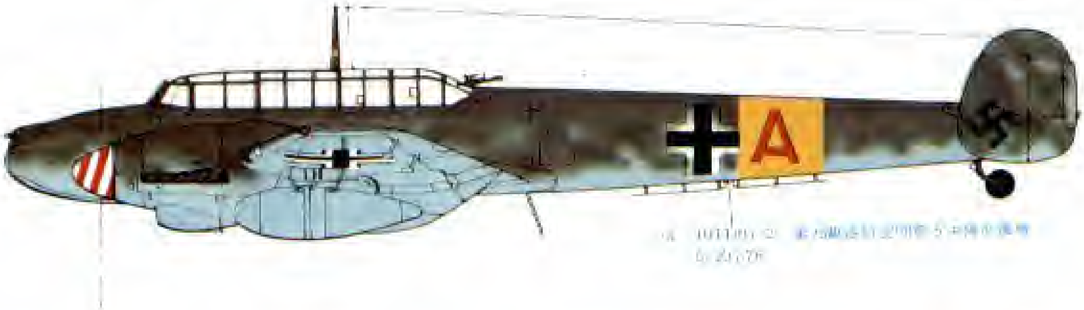


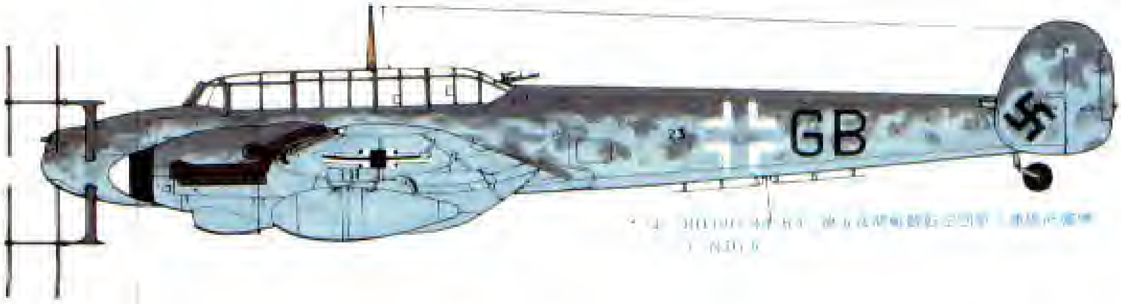
3月初め羽田空港へ飛来したロッキードエレクトラ旅客機（東京都　竹内義久）。

MESSERSCHMITT Bf110G











グンゼ産業Mr.カラー

GUNZE SANGYO

ハイモデリングのための塗装マニュアル



ウイリアム・テル'76参加のF-106
—460FIS"Cave Tigers"司令官機

1976年10月の"ウィリアム・テル"に参加したF-106 [illegible] 防衛航空軍(ADCOM)第4 [illegible] 要撃飛行隊隊長機が図①に示す機体で，ニューヨーク州グリフィス空軍基地"The Eagles"所属のF-106A。

垂直尾翼のイーグルは [illegible] を主に描かれたもので，[illegible] はダーク・ブルーである。垂直尾翼のエンブレム [illegible] 黄色，右面は [illegible] の地に [illegible] のイーグルが [illegible] されている。

機首とキャノピー [illegible] 部分があり，[illegible] されており，隊長機を示す [illegible] ストライプ [illegible] 赤 [illegible] のある [illegible] 部分は [illegible] 塗装されている。

図②は1969年当時の460FIS"Cave Tigers"の司令官機 [illegible]

(お詫びと訂正)

5月号のこのページで紹介した第 [illegible] のカラー図に印刷ミスがあった。[illegible] 右面の [illegible] は印刷の [illegible] されたので，[illegible] 垂直尾翼の [illegible] は，あまりにも [illegible] なっているが，機体に塗られている [illegible] 色のようである。

また [illegible] の色 [illegible] を [illegible] 印刷上

[illegible] 混乱しているので，5月号で [illegible] をご覧いただくことにしたのでご了承いただきたい。

☆グンゼ産業Mr.カラー☆

「グンゼ産業Mr.カラー」(新ネーム)は，およそ10年もの長いあいだ模型ファンの必需品として使われてきた専用塗料である。もちろん「グンゼ産業Mr.カラー」は従来のものとまったく同一の品質であり，その質の良さ，性能の優秀さはファンに定評のあるところ。しかも，この新ネームを記念して発売された新色は，ファンにとって見逃せないものである。

ちなみに「グンゼ産業Mr.カラー」は従来の58色に今回発売された新色14をプラスして72色，「グンゼ産業Mr.スプレーカラー」は，従来の29色に新色11色をプラスして40色となった。ますます塗装の幅がひろがってきたといえよう。

ところで，新ネーム「グンゼ産業Mr.カラー」ではちょっと長いネームなので，「グンゼ・カラー」とかんたんに呼ぼう。

* * *

[illegible] に掲載の配色ガイドは混色の手引きとして活用していただくためのものであるが，厳密には印刷のカラー見本と，実際のグンゼ・カラーとの色調差が出て，残念ながらこの [illegible] では正確な色がお伝えできないし，カラーの混合率も大体の目安として参考にしていただきたいと思う。

(イラストと解説・橋本喜久男)



1975年度"ウイリアム・テル"にニューヨーク州のグリフィス空軍基地から参加した第49戦闘迎撃飛行隊(49th FIS)"The Eagles"所属のF-106A。
↑ 胴体にグリーン・白・グリーンのおびを巻いた同飛行隊の隊長機。
→ 同飛行隊各機のノズル・カバーに建国200年を記念して描いた"Spirit of 76"の文字。白地に"Spirit"は赤、その下の"49th FIS"と"of76"は青である。その上のエア・ブレーキのうらは白とグリーンのチェッカー。
↓ 49th FISのF-106A。手前は隊長機。





GUNZE SANGYO

グンゼ産業Mr.カラー

ハイモデリングのための塗装マニュアル

GD/CONVAIR F-106 DELTA DART



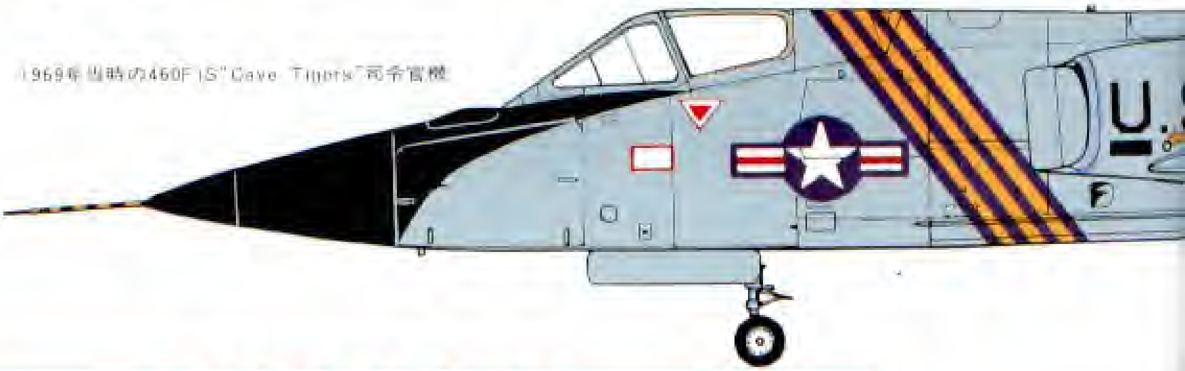


機首のマーク

増槽の電光マーク

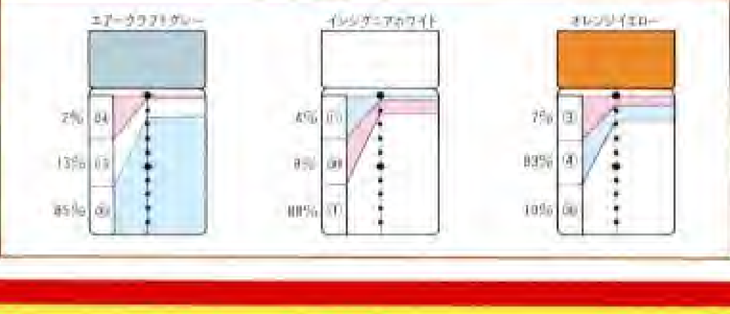


1969年当時の460FIS"Cave Tigers"司令官機



グンゼ産業Mr.カラー
配合ガイド





配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトし……色パターンは、左のナンバーがグンゼ・……ーナンバーで、中央の目盛りは混合比を……せと目盛りが10%を示しているが、本……で述べているように厳密な混合比を示して……あまり重要とはいえない個々の色感とか……い塗装上の個性という問題もあり、あく……も、この混合比は目安、とお考え願いた……思う。

ウイリアム・テル'76参加のF-106
ADCOM第49戦闘迎撃飛行隊隊長機







右側のエンブレム



左側のエンブレム





↑ Bf110G-4a/R1 fitted with FuG212 Lichtenstein C-1 radar.

Bf110G夜間戦闘機

Messerschmitt Bf110G Night Fighter

Bf110戦闘機のなかで，本格的な夜間戦闘機としてもっとも広く使われたのは1942年夏ごろから戦場に出たBf110G-4である。G-4の基本型はダイムラー・ベンツDB605B-1エンジン（1,475hp）2基装備で，基本武装は7.9mmMG17機関銃4挺と20mmMG151機関砲2門であったが，G-4/U1からU8までとG-4/R1からR8まで，数多くの改造型が造られている。Uシリーズの改造は主に亜酸化窒素噴射などによるエンジン出力の向上で，Rシリーズは武装関係の改良であった。写真上は1943年夏ごろに実戦部隊に配属されたBf110G-4a/R1，FuG212リヒテンシュタインC-1レーダーを積み，機首にそのアンテナを張り出している。

カムフーバー・ライン早期警戒網にかかった敵爆撃機を地上の管制で迎撃する“ヒンメルベット”は，月明りの夜は有効であったが，暗夜ではロスも多かった。このため夜間戦闘機搭載用レーダーの開発がいそがれ，1942年2月には，その最初の実用レーダーであるFuG202リヒテンシュタインBCがBf110F-4に積まれ，同年秋にはBCレーダーを簡易化したFuG212リヒテンシュタインC-1が配備された。このC-1レーダーを標準装備としたのがBf110G-4aであるが，このレーダーはアルミ箔散布の“ウインドー”戦術に打ちのめされ，その対抗策として改造されたのがFuG220リヒテンシュタインSN-2レーダーであった。写真下はSN-2を積んだBf110G-4d/R3。SN-2レーダーでは，アンテナも大きなものとなっている。



MESSERSCHMITT BF 110



Bf110D-3 of III/ZG26.

カラーで見るBf110戦闘機。ここの４枚はZG76（第76駆逐航空団）につづいて，1940年初めにBf109に変えて本機を装備したZG26（第26駆逐航空団）の各機である。ZG26のBf110は同年５月に，オランダおよびベルギーに進攻する陸軍部隊の支援のために第２航空艦隊の配下に入って初出撃，隷下の各航空団は以後バトル・オブ・ブリテン，ギリシヤ進攻，北アフリカ作戦を闘いぬいている。



Bf110C of 10/ZG26 in Sicily.



Bf110D-3 of 8/ZG26 over North Africa.

〔左上〕1941年4月に開始されたギリシア攻略に呼応してシシリー島に派遣されたIII/ZG26（第26駆逐航空団第3連隊）のBf110D-3。D-3では救命いかだを積むため尾端が延長されている。〔左下〕これもシシリー島の10/ZG26〈第26駆逐航空団第10中隊〉のBf110C。〔上〕北アフリカ上空を飛ぶ8/ZG26〈第26駆逐航空団第8中隊〉のBf110D-3。〔下〕地中海上空のIII/ZG26のBf110C-3。機首につけているのはZG26のマーク。



Bf110C-3 of III/ZG26 over Mediterrenean Sea.


DL

英空軍の金属片散布の“ウインドー”戦術への対抗策としてSN-2レーダーが実用化されたが，旧式のC-1レーダーもそのまま残されて併用して使われた。この二つのレーダーを装備したのがBf110G-4bで，そのあとにC-1レーダーをはずしてSN-2のみとしたBf110G-4cが登場している。写真上と下は，97ページの写真と同じく，SN-2レーダー装備のBf110G-4d/R3。G-4dはG-4cと基本的に同じであるが，SN-2レーダーのアンテナが，抵抗を減らすために支柱の少ないものに改造されている。G-4cからは機首の7.9mmMG17機関銃4挺が30mmのMK108機関砲2門に変えられ，武装は同砲のほかに20mmMG151機関砲2門，操縦席後方に7.9mmMG81Z機関銃1挺であった。





Bf110D-3 with 264 Imp.gal drop tanks.

〔上〕両主翼下に容量約900-ℓのフィン付きの落下増槽を吊して飛ぶBf110D-3。機首に部隊マークをつけているが、所属ははっきりしない。D型では航続距離をのばすために胴体下をふくらまして容量約1,200-ℓ(264英ガロン)の増槽を装備したが、動きがにぶく、被害が続出して,写真のような翼下の2個落下増槽(198英ガロン)に改めた。〔下〕工場から出て飛行テスト中のBf110D。操縦席後方の機銃はとりはずしている。



Bf110 on flight test.



Bf110Es with 66 Imp.gal drop tanks.

〔上〕両主翼下に約300-ℓ（66英ガロン）の増槽2個をつるして進撃中のBf110E。〔下〕東部のロシア戦線に送られたBf110、Sch.G1（第1地上攻撃航空団）の所属機で、手前の2機はその第1航空団の所属機である。この写真では色がはっきりしないが、両機とも胴体のBの文字の位置あたりに、北および中央ロシア戦線での作戦機を示す黄のおびを巻き、主翼端下面も黄で塗っている。



Bf110s of I/Sch.G1 in Russian front.




KA







〔左上〕ライン地方100キロほどのライネ(Rheine)飛行場に遺棄されたBf110G-4c/R3。爆撃で破損したもので，進撃する英軍部隊が撮影した写真である。Bf110のほかに，新鋭のジェット戦闘機Me262なども捨てられていた。

〔左中〕同じくBf110G-4a/R3で，胴体のコードは「B4-KA」で，第1夜間戦闘航空団の所属機と思われる機体である。

〔左下〕これはフランスのサント・デジェ(St. Dizier)近郊のドイツ軍飛行場。1944年9月1日に米軍が撮影したもので，Bf110G-4d/3の2機の残骸である。

〔上〕英軍がろかくしてイギリスに運ばれたBf110G-4。終戦まぎわに実用化された最新鋭のFuG218ネプチューン・レーダーを装備している。英軍がろかくしたBf110Gは，1945年の10月から11月にかけて，戦利品の一部としてファーンボロに展示，一般に公開されている。

〔右〕機首のレーダー・アンテナのクローズアップ。C-1とSN-2両レーダーを装備したBf110G-4bで，外側の大きなアンテナがSN-2用，内側はC-1用のアンテナである。

➡ Bf110G-4b. Note the two-way array of antennae; the inner small one for the C-1 radar, and the outer array for the SN-2.

南方でろかくされた　零戦

(Photo by Mr.Frank F.Smith)



Zero Model 21, A6M2, captured by the Australian force in New Guinea. The plane, belonging to No.311 Hikotai of No.158 Kokutai, met the misfortune when the Hikotai was transferred to this Kokutai from No.381 Kokutai, April 1944, to join in the North Australia operation.

ニューギニア方面でオーストラリア軍にとらえられた零戦21型。昭和19年4月に同方面に派遣され、5月初めから豪北作戦に参加した第153航空隊の所属機である。153空は19年1月に編成された偵察機部隊であるが、豪北作戦のために381空から零戦の戦闘機部隊(戦闘311飛行隊)が転編入され、ケンダリー　ソロモンを基地に戦っている。



⬆ これも昭和19年(1944年)末ころにニューギニア方面でニュージランド軍の手にわたった零戦52型。機体塗装は一部塗りかえられているが、ほぼ完全な状態のようである。
⬇ 同じくニュージランド軍宿舎の片すみに置かれた零戦22型。機体の塗装を変えて、ニュージランド空軍マークにしている。飛行可能な状態でとらえられ、同空軍の手で飛行テストされている。1944年の撮影。

⬆ Zero Model 52, A6M5, captured by RNZAF, in New Guinea, 1944. It rstains the original form, though its painting partially peeled off.
⬇ Zero Model 22, A6M3. This was the plane by which the RNZAF made flight tests with a RNZAF unit marking.





↑ Entirely restored is the Zero Model 52, A6M5,the same plane apperring on Page 108. Flight tests may have been conducted with this plane.
→ Zero Model 21, A6M2, captured by RAAF after making a forced landing.
↓ Zero Model 22, A6M3, The plane, belonged to No.265 Kokutai, was captured by RAAF after it participated in operations of Saipan and Peleliu, May-July 1944.

↑ ニュージランド空軍のマークをつけた零戦52型、108ページ写真と同一の機体と思われる。損傷を負ってとらえられたものというが、完全に復元されており、あるいは飛行テストも行なわれたのかもしれない。1944年末の撮影。





↑ 不時着したものであろう。オーストラリア軍の手に入った零戦21型。胴体に、型式；零式一号艦上戦闘機、製造番号；三菱第1575号、製造年月日：2-2-9の表示が見える。「所属」は空欄で、所属部隊は不明だが、胴体に斜めに赤いおびを巻いている。
← これもオーストラリア軍にとらえられた零戦22型。昭和19年5月から7月にかけて、サイパン、ペリリュー島方面を転戦した第265航空隊（雷）の所属機。尾翼と主脚カバーの数字でわかるように、同航空隊の534号機である。





このページと次のページも，ニューギニア方面でオーストラリアおよびニュージーランド軍にろかくされた零戦。同軍の手に入った零戦は，上や下の写真のように被弾した残がいもあったが，飛行可能の状態でとらえられたものも何機かあった。右上写真の機体は，109ページと同じ零戦22型で，ニューギニア空軍が整備して，1945年にブーゲンビル島で飛行テストしたものである。ニューギニア空軍のシリアルＮＺ6000があたえられ，同空軍のマークがつけられている。写真右下は撤退したニューギニアの日本軍飛行場に残された零戦21型。機体は空襲でこわされている。1944年の撮影。

➡ Zero Model 22, A6M2, captured and flown by RNZAF personnel at Bougainville Island, 1945. This Zeke 22 was given the RNZAF serial number of NZ.6000.





Remains of Zeke 22 A6M2, after being bombed on an airfiedld in the New Guinea area, 1944.





(Photo by Shigeo Hayashi)

未発表

日本陸軍機写真集

写真上と下は関東平野上空を飛行中の2式複座戦闘機「屠龍」。夜間戦闘用の丙型で、飛行第53戦隊の所属機。同戦隊は昭和19年末から松戸飛行場を基地に関東地区の防空に活躍した。明灰緑色の地に濃緑色のマダラ迷彩。尾翼のマークは「53」を図案化したもので、1小隊が白、2小隊が赤、3小隊が黄であった。

▲▼ Kawasaki Ki-45 night fighter version TORYU's from 53rd Sentai, in formation flight over the Kanto Plain area, Japan. The-Sentai, based at Matsudo Chiba Pref., was responsible for the air defense of the Kanto Plain area including Tokyo.

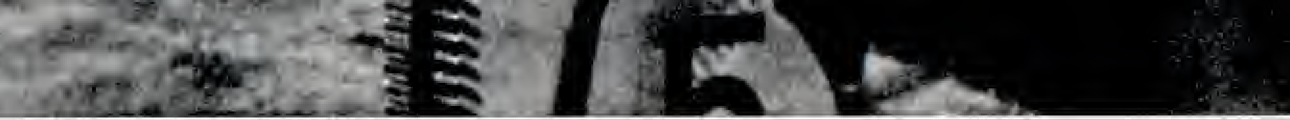


(Phato by Shigeo Hayashi)



(Photo by Yoshio Nisihara)

Nakajima Ki.44 II-Ko, SHOKI, equipped with 12.7mm cannon on the wing. Photo taken at Taisho Airfield, Osaka, 1945, when it was assigned to Hiko No.246 Sentai. Note the belt-supply 12.7mm bullets.



写真上は主翼の12.7mm機関砲弾を装てん中の2式単座戦闘機「鍾馗」2型甲。「鍾馗」の2型甲の武装は、胴体に7.7mm機銃2挺と主翼に12.7mm機関砲が2門であった。機銃弾を装てん中の写真はめずらしく、ベルト式の12.7mm機関砲弾がよくわかる。機上の整備員が手にしているのは7.7mm機銃弾である。本土防空に活躍した飛行第246戦隊の所属機で、昭和20年春に大正飛行場で撮影したもの。

写真下は終戦直後に米軍が撮影した2式単戦「鍾馗」2型乙。2型乙では胴体の機銃が7.7mmから12.7mmに変えられ、12.7mm計4門と強化されたほか、上の写真と比較するとよくわかるが、照準鏡が眼鏡式から光像式に改められている。後方に見えるのは4式戦闘機「疾風」。

Ki.44 II-Otsu, SHOKI. In this Otsu version, or the advanced verion of ko as seen in the above photo, two 7.7mm fuselage MGs were replaced by two 12.7mm cannon, and the sight was also improved to be of reflector method. Photo taken by the USF immediately after the war.





Photographed at Kikuchi Airfield, Kumamoto Pref., at the war-end, three aircraft are identified: Kawasaki Ki.48 II twin-engined light bomber; Type 1 Advanced Trainer, transport verion, in the rear, and Tacikawa Ki.9 Trainer with No.21 with Hiikodan's cherry marking, on the right.

写真上と右は終戦時に熊本県の菊池飛行場で撮影した99式２型双軽爆撃機。終戦とともに近辺の陸軍機を集結させたもので、上の写真では、99式双軽の後方に１式高練の輸送機型、右手には第21飛行団所属機を示すマークをつけた複葉の95式１型中間練習機もうつっている。



Ki 48 II Light Bomber, also at Kikuchi Airfield.

写真右は「緑十字」のマークをつけて終戦時の連絡に飛んだ4式重爆「飛龍」松山飛行場で撮影したもので、翼の上に立っているのは米軍のパイロットと整備員。
写真下は終戦直後の熊本飛行場。4式重爆「飛龍」が完全な状態で並べられている。



Ki.67 HIRYU. With "Green Cross" markings this plane was used to inform Japanese troops stationed in remote areas of the war termination. Standing on the wing are a USF pilot and groundman. Photo taken at Matsuyama Airfield.



These scatheless Ki.67 HIRYU bombers were found in a row at Kumamoto Airfield when the war ended.

グッドイアー製の コルセア 戦闘機

THE F2G CORSAIR; TOO LATE FOR GLORY



ニックネームの"コルセア"（海賊）とは似つかわしくない逆ガル主翼の優雅な姿態の戦闘機、ボートＦ４Ｕコルセアは二次大戦の最優秀艦戦のひとつであり、米海軍用に生産された最後のプロペラ機でもあった。開発メーカーであるボート社のほかに、ブリュースターとグッドイアー社でも生産されていることはよく知られているが、とくにＦ４Ｕ-1をＦＧ-1の名称で4,150機も生産したグッドイアーでは、二次大戦の戦場にはまにあわなかったが、本機を低空戦闘機型に改造するＦ２Ｇ-1とＦ２Ｇ-2の試みがあった。



The Goodyear version of the Pratt and Whitney powered Corsair, shown in flight, was designated as the FG series; F for fighter and G as the Navy code for Goodyear. (Goodyear Aerospace Corp.)



グッドイアーのコルセアは、オハイオ州アクロンの工場で生産された。写真上はアクロン市営飛行場のエプロンに並べられた完成したばかりのＦＧ-1。飛行テストにそなえて待機しているところである。1943年末ごろの撮影。この翌年の1944年から45年にかけての冬期間、この地方は異常な寒波にみまわれ、滑走路に積雪があり、視界不良で飛行テストが停たいし、350機余の生産機が写真のように飛行場に並んだという。45年３月、雪どけを待っていっせいに開始された飛行テストで、グッドイアーのテストパイロットは7日間で305機のＦＧ-1をチェックしたという逸話が残されている。写真左は飛行テスト中のＦＧ-1。アクロンでのコルセアの生産は1944年３月がピークで、この月208機のコルセアがこの工場を出た。

⬆ FG-1 Corsairs await production flight testing on hardstand at Akron Municipal Airport adjacent to Goodyear Aircraft Corporation where they were fabricated, circa 1943. (Goodyear Aerospace Corp.)



写真上も飛行テスト中のＦＧ-1コルセア。グッドイアーではＦＧ-1および同型の主翼を折りたたみなしの固定翼としたＦＧ-1Ａを計1,694機、エンジンを水噴射のＲ-2800-8Ｗとした戦闘爆撃型のＦＧ-1Ｄを2,457機生産している。写真下は1945年に飛んだ低空戦闘機型の原型ＸＦ２Ｇ-1。3,000hpのＰ＆Ｗワスプ・メジャー エンジンを積んでエンジン・カウリングが大きくなったほか操縦席風防が水滴型に改められているのが外形上のＦＧ-1との違いである。ＸＦ２Ｇ-1は５機が試作されている。

⬆ Three Goodyear FG-1 Corsairs fly in formation. (Goodyear Aerospace Corp)



The Goodyear FX2G-1 in 1945 test flight over Akron, Ohio. Note the bubble canopy and large engine cowl which housed the Pratt and Whitney 3,000hp Wasp Major engine. (Goodyear Aerospace Corp.)



Boing 377 Stratcruiser. Affectionatelly remembered by regular travellers, mairly for its "downstairs bar". Firs't trans-Atlantic service was on 3rd June 1949.

エアラインの翼

Pan Am´s Planes

パン・アメリカン航空 ⑬

ロッキード・コンステレーションの対抗馬として、1940年後半の長距離民間航空路に登場したボーイングB.377 ストラトクルーザー。ご承知のようにKC-97ストラトクルーザーは、B-29およびB-50スーパーフォートレス爆撃機の空中給油、輸送機として造られた軍用機。空軍用に900機生産されたが、エアライン向けの民間型B.377も55機が造られている。流れるような線の華麗なコンステレーションにくらべると、まるくて太いどう猛そうな機首、いかにもどん重といった感じの対照的な外形であった。コンステレーションやダグラス系の4発機にくらべると、運航費はやや割高であったが、同機のダブル・デッキ配置は旅客の人気を集め、下段に設けられたラウンジやカクテル・バーは、大洋越えの長旅の旅情をなぐさめた。

パンナムでは1945年11月28日に同機を20機発注、49年の4月1日に、サンフランシスコ－ホノルル間に1番機を飛ばし、同月15日からはニューヨークと大西洋西部のベルムダ群島間に就航させている。本機はアメリカン・オーバーシーズ、BOAC、ユナイテッド、ノースウェストなどでも装備しているが、パンナムが一番多くて、全部で29機を購入している。写真上はその1機で、クリッパー・ネーム"サザーン・クロス"号(N1030V)、写真下は"クイーン・オブ・ザ・スキーズ"号(N90946)で、アメリカン・オーバーシーズ・エアライン(AOA)から引きつがれた機体。1950年9月25日にパンナム機として登録されて使われたが、1962年3月にイスラエル空軍に売却され、スイング・テールのC-97に改造されている。

[B.377データ]エンジン：P&WR.4360(離昇出力14,000hp)×4、全幅42.98m、全長33.53m、全備重量66.678kg、乗客数46～95名、巡航速度442km/h、巡航高度7,620m、航続距離4,827m。



（147ページ本文記事参照）



ジェット軍用機の先輩たち

イギリス篇 ⑤

クロスター E.1/44
GLOSTER E.1/44





英空軍で実用化した最初のジェット戦闘機グロスター・ミーティアは、装備エンジンの開発が遅れて、試作の段階で一時、計画の中止を検討されたことがある。そのころ同じグロスター社に試作を指示されたのが、E.5／42仕様にもとずく単発のジェット戦闘機で、ミーティアの開発が復活したのちも、グロスター社で開発がつづけられ、E.5／42仕様で2機、つづくE.1／44仕様で4機、計6機が試作されている。

6機のうちE.5／42仕様の2機は試作途中で中止され、E.1／44仕様で試作された4機のうちの2機が飛行して、戦後の1948年春から51にかけて、各種のテストが行なわれている。

ここに紹介するのはE.1／44仕様で造られた2号機のTX145で、同機は1948年3月9日にボスコムダウンで初飛行した。

